COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 237e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'amendement envisagé à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne:

i) la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 237e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 20 à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*;

ii) la position à prendre au nom de l'Union à la suite de l'annonce, par l'OACI, de l'adoption de l'amendement 20 à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de la convention relative à l'aviation civile internationale dans ses lettres respectives adressées aux États invitant les États contractants à notifier d'éventuelles différences ou leur intention de se conformer aux mesures adoptées.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative à l'aviation civile internationale

La convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago») vise à réglementer le transport aérien international. La convention de Chicago, entrée en vigueur le 4 avril 1947, a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Tous les États membres de l'UE sont parties contractantes à la convention de Chicago.

2.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale

L'Organisation de l'aviation civile internationale est une institution spécialisée des Nations unies. Les objectifs de l'Organisation sont d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international.

Le Conseil de l'OACI est un organe permanent de l'OACI, composé de 36 États contractants élus par l'assemblée de l'OACI pour une période de trois ans. Pour la période 2025-2028, six États membres de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.

Parmi les fonctions obligatoires du Conseil de l'OACI, énumérées à l'article 54 de la convention de Chicago, figure l'adoption de normes et de pratiques recommandées (SARP) internationales, qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago.

En application de l'article 90 de la convention de Chicago, toute annexe ou tout amendement à une annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants de l'OACI ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre-temps la majorité des États contractants de l'OACI n'ait fait connaître sa désapprobation.

À la suite de l'adoption de ces mesures, les États contractants de l'OACI sont tenus de se conformer aux mesures ou de notifier leur désapprobation ou leurs éventuelles différences avant que ces mesures entrent en vigueur et deviennent juridiquement contraignantes.

Au titre de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tout point à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme

internationale, notifie immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

2.3. L'acte envisagé de l'OACI et ses liens avec les règles existantes de l'Union

Lors de sa 237e session ou de toute session ultérieure, le Conseil de l'OACI devrait examiner et adopter:

– l'amendement 20 à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* visé dans les lettres aux États AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 et AN 8/3-23/18, qui résulte des délibérations ayant eu lieu, respectivement, lors des septième et huitième réunions du groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP/7 et AIGP/8) et de la troisième réunion du groupe de mise en œuvre de la protection des informations de sécurité (SIP-IG/3), ainsi que des délibérations lors de la cinquième réunion du groupe d'experts sur la gestion de la sécurité (SMP/5), de la neuvième réunion du groupe d'experts sur les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPASP/9) et de la cinquième réunion du groupe de travail du comité sur la conception et les opérations des aérodromes (ADOP/WG/5).

– Il porte sur des dispositions relatives aux accidents d'aéronefs, y compris les actes d'intervention illicite, les enquêtes dans des scénarios de conflit d'intérêts (abattage d'aéronefs), les éléments de preuve et les exigences en matière de comptes rendus de données d'accident/incident (système ADREP). Les références à l'annexe 13 figurent dans les modifications proposées à l'annexe 6 concernant la protection des enregistrements des données de vol, sans incidence sur l'annexe 13. Enfin, l'amendement comprend une mise à jour consécutive de l'annexe 19 en ce qui concerne la définition du programme national de sécurité (PNS) et une note relative au système de collecte et de traitement des données de sécurité (SCTDS).

– L'amendement précité est susceptible d'influencer le droit de l'Union, comme expliqué plus en détail ci-après.

L'amendement envisagé couvre les domaines suivants:

– En ce qui concerne la mise à jour relative aux actes d'intervention illicite et aux enquêtes en cas de scénarios de conflit d'intérêts, l'amendement proposé vise à clarifier et à renforcer les responsabilités de l'État d'occurrence dans les enquêtes sur les accidents d'aéronefs, en particulier en ce qui concerne les cas d'intervention illicite. Lorsque de tels actes d'intervention entraînent des accidents, certains États clôturent les enquêtes de sécurité sans publier de rapport final, ce qui compromet les objectifs de recensement des enseignements à tirer pour améliorer la sécurité aérienne. L'amendement comprend une note visant à clarifier cette obligation, en veillant à ce que les enquêtes de sécurité soient menées à bien indépendamment de la survenance d'actes illicites.

– En outre, l'amendement s'emploie à résoudre les conflits d'intérêts potentiels qui peuvent survenir lorsque l'État d'occurrence est lié à un acte d'intervention illicite, ce qui peut conduire à des doutes quant à l'impartialité des enquêtes. Afin de préserver la transparence, l'indépendance, la crédibilité et l'objectivité, l'État d'occurrence est encouragé à déléguer sur une base volontaire les enquêtes à des États tiers ou à des organisations régionales, ou à associer l'OACI en tant qu'observateur. La présente proposition est documentée à titre d'orientation dans l'appendice G de l'annexe 13, dans le but d'améliorer la crédibilité des enquêtes en cas de conflit d'intérêts.

– En ce qui concerne la modification concernant les éléments de preuve, il est proposé de supprimer l'adjectif «disponible» du texte existant, étant donné que sa présence a représenté un recul pour l'accès aux éléments de preuve lors des enquêtes menées par les enquêteurs chargés des accidents/incidents. Cet adjectif introduit une restriction ou une condition et pourrait être mal interprété lorsqu'il s'agit de partager des données sensibles avec les enquêteurs chargés des accidents/incidents.

– En ce qui concerne la suppression du rapport préliminaire relatif au système de compte rendu de données d'accident/incident (système «ADREP»), l'objectif est de simplifier les exigences imposées aux États en matière de comptes rendus à l'OACI des accidents et incidents dans le cadre du système ADREP. En outre, il est proposé d'abaisser l'exigence relative à la masse maximale pour la présentation de rapports finaux à l'OACI de 5 700 kg à 2 250 kg afin de s'aligner sur les exigences en matière de comptes rendus ADREP et de notification des accidents/incidents.

– Enfin, la mise à jour du terme «programme national de sécurité (PNS)», implique que sa définition à l'annexe 13 doit être modifiée pour tenir compte de la nouvelle définition. La proposition modifie également le contenu de la note relative à la section 8.1 de l'annexe 13 en introduisant l'expression «système de collecte et de traitement des données de sécurité (SCTDS)». Dans les deux cas, la proposition vise à assurer la cohérence de l'annexe 13 avec les autres annexes de la convention de Chicago.

L'amendement, s'il est adopté, devrait s'appliquer à partir du 23 novembre 2028, à l'exception des dispositions relatives aux définitions du programme national de sécurité (PNS) et de la note concernant le système de collecte et de traitement des données de sécurité (SCTDS), dont l'applicabilité est envisagée pour le 26 novembre 2026.

Bien que certaines des modifications proposées correspondent à des parties de l'annexe 13 de la convention de Chicago n'ayant pas été introduites dans le règlement (UE) nº 996/2010[1], les autres modifications sont déjà intégrées dans le règlement (UE) nº 996/2010 et, si l'amendement est adopté tel que proposé, des modifications du droit de l'Union découlant de l'amendement sont peu probables. Néanmoins, une évaluation approfondie, y compris une évaluation de la nécessité de notifier les différences, devra être effectuée une fois l'amendement adopté.

L'évaluation ci-dessus a été préparée sur la base d'une contribution reçue du réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA). Ce réseau a été institué par l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 996/2010 et est composé des chefs des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans chacun des États membres et/ou, dans le cas d'une autorité multimodale, du chef de sa branche chargée de l'aviation, ou de leurs représentants. L'ENCASIA est notamment chargé de préparer des suggestions et de formuler des avis à l'attention des institutions de l'Union et de les conseiller sur tous les aspects liés à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et réglementations de l'Union relatives aux enquêtes de sécurité et à la prévention des accidents et incidents.

[1] Règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, JO L 295 du 12.11.2010, p. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Les modifications envisagées et leur relation avec les règles de l'Union en vigueur

Amendement 20 à l'annexe 13

L'amendement proposé tel que visé dans les lettres aux États AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 et AN 8/3-23/18 concerne les dispositions du règlement (UE) nº 996/2010.

L'objet des modifications envisagées relève de la compétence exclusive de l'Union en vertu du dernier membre de phrase de l'article 3, paragraphe 2, TFUE.

L'amendement proposé contribuerait à améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile, dont l'unique objectif est la prévention de futurs accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités. L'Union reconnaît la nécessité d'améliorer les enquêtes sur les accidents et incidents, notamment en clarifiant et en renforçant les responsabilités de l'État d'occurrence dans les enquêtes sur les accidents d'aéronefs, en particulier en ce qui concerne les cas d'intervention illicite, en apportant des précisions relatives aux éléments de preuve, en simplifiant les comptes rendus destinés au système ADREP, en abaissant le seuil fondé sur la masse pour la présentation à l'OACI de rapports finaux sur les accidents et en introduisant une nouvelle définition du programme national de sécurité au moyen de modifications apportées à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation*.

Les modifications proposées ont plusieurs objectifs distincts: elles visent à clarifier la responsabilité qui incombe aux États pour ce qui est de mener à bien les enquêtes de sécurité et de publier les rapports finaux même en cas d'intervention illicite, renforçant ainsi la sécurité aérienne en empêchant la clôture prématurée des enquêtes. Elles abordent également la question des conflits d'intérêts potentiels en proposant que les États délèguent les enquêtes à des entités tierces afin de garantir l'impartialité et la transparence. En outre, elles visent à améliorer l'accès des enquêteurs aux données nécessaires sans restriction. La suppression du rapport préliminaire ADREP et l'abaissement des seuils de masse maximale pour les notifications à l'OACI visent à simplifier les procédures et à garantir une collecte de données plus complète. Enfin, les mises à jour de termes tels que «programme national de sécurité» et l'introduction du «système de collecte et de traitement des données de sécurité» visent à maintenir la cohérence entre les différentes annexes de la convention de Chicago.

Dans le cadre législatif actuel de l'UE, à savoir le règlement (UE) nº 996/2010, il convient de tenir particulièrement compte de l'annexe 13 de la convention de Chicago et de ses modifications ultérieures, qui établissent des normes et des pratiques recommandées internationales en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Il n'apparaît pas nécessaire de modifier le règlement (UE) nº 996/2010 ou d'adopter un nouvel acte législatif.

Les représentants des États membres de l'UE et de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), en tant que membres et observateurs du groupe de travail 7 de l'ENCASIA chargé de coordonner les points de vue des autorités responsables des enquêtes de sécurité (SIA) en ce qui concerne les lettres aux États de l'OACI relatives aux enquêtes de sécurité, ont contribué à l'élaboration de la proposition relative à l'amendement 20.

La position qu'il est proposé de prendre au nom de l'Union consiste donc à soutenir cet amendement.

Dès lors, la position à prendre au nom de l'Union devrait consister, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles l'amendement 20 à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* qui est proposé, à ne pas notifier de désapprobation, mais à se conformer à la mesure adoptée en réponse aux lettres aux États correspondantes de l'OACI. Si, après la date d'application envisagée de ces normes, la législation de l'Union s'écartait des normes de l'OACI nouvellement adoptées, les États membres devraient notifier à l'OACI la position de l'Union sur les différences avec ces normes particulières, sur la base d'un document préparatoire soumis en temps utile par la Commission au Conseil pour examen et approbation, exposant en détail ces différences et indiquant le délai nécessaire pour achever la mise en œuvre.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «*les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord*».

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord[2].

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également les instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «*vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»[3]. Comme expliqué ci-dessus, l'objet de l'amendement proposé relève d'un domaine dans lequel il existe une législation de l'Union [à savoir le règlement (UE) nº 996/2010].

4.1.2. Application en l'espèce

Le Conseil de l'OACI est une instance créée par un accord, à savoir la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»).

Conformément à l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées internationales, qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago. Il s'agit d'actes ayant des effets juridiques. En effet, une fois adoptées et effectives, les normes et pratiques recommandées adoptées par l'OACI sont contraignantes pour tous les États contractants de l'OACI en application de l'article 90, point (a), de la convention de Chicago, qui s'énonce comme suit: *«L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa (l) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à*

[2] Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

[3] Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

chaque État contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des États contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil». Comme expliqué ci-dessus, l'amendement envisagé à l'annexe 13 est de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union. En l'occurrence, l'amendement impliquerait la nécessité d'adapter les procédures de travail actuelles des autorités responsables des enquêtes de sécurité régies par le règlement (UE) nº 996/2010.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée concernant la position à prendre sur ces notifications est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est identifiable comme étant principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte adopté concernent essentiellement une politique de transport commune.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la proposition de décision du Conseil est l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2026/0028 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 237e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'amendement envisagé à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) La convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»), qui réglemente le transport aérien international, est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

(2) Les États membres sont parties contractantes à la convention de Chicago et membres de l'OACI, tandis que l'Union a le statut d'observateur au sein de certains organes de l'OACI. Six États membres de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.

(3) En vertu de l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI peut adopter des normes et des pratiques recommandées (SARP) internationales et les désigner comme annexes à la convention de Chicago.

(4) Lors de sa 237e session, le Conseil de l'OACI doit adopter l'amendement 20 à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de la convention de Chicago.

(5) L'objectif principal de l'amendement 20 à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'avion* de la convention de Chicago est d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile.

(6) Les modifications proposées visent à atteindre ces objectifs en clarifiant la responsabilité qui incombe aux États pour ce qui est de mener à bien les enquêtes de sécurité et de publier les rapports finaux, même en cas d'intervention illicite, empêchant ainsi la clôture prématurée des enquêtes. Elles s'emploient à résoudre les conflits d'intérêts potentiels en proposant que les enquêtes soient déléguées à des entités tierces pour plus d'impartialité et de transparence. Les modifications améliorent également l'accès des enquêteurs aux données en supprimant les restrictions. En outre, elles simplifient les procédures de présentation des rapports à l'OACI en supprimant l'exigence d'un rapport préliminaire «ADREP» et en abaissant les seuils de masse maximale des aéronefs pour la présentation des rapports finaux à l'OACI. Enfin, elles mettent à jour la terminologie afin de garantir la cohérence entre les différentes annexes de la convention de Chicago.

(7) Le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA) institué par l'article 7 du règlement (UE) nº 996/2010[4], qui a pour tâche de conseiller les institutions de l'Union sur tous les aspects liés à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et réglementations de l'Union relatives aux enquêtes de sécurité et à la prévention des accidents et incidents, a contribué à l'élaboration de la proposition liée à l'amendement 20.

(8) Il y a lieu d'établir la position à prendre au nom de l'Union au sein du Conseil de l'OACI, étant donné que l'amendement 20 à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de la convention de Chicago sera contraignant au titre du droit international conformément à l'article 90, point (a), de la convention de Chicago et a vocation à influencer de manière déterminante le droit de l'UE, en particulier le règlement (UE) nº 996/2010.

(9) La position de l'Union au cours de la 237e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure en ce qui concerne l'adoption de l'amendement 20 envisagé à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de la convention de Chicago devrait consister à soutenir et à se conformer à ces modifications dans leur intégralité.

(10) Au titre de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tout point à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, devrait notifier immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

(11) En application de l'article 90 de la convention de Chicago, toute annexe ou tout amendement à une annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants de l'OACI ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre-temps la majorité des États contractants de l'OACI n'ait fait connaître sa désapprobation.

(12) La position de l'Union après l'adoption de l'amendement 20 à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de la convention de Chicago par le Conseil de l'OACI, qui doit être annoncée par le secrétaire général de l'OACI au moyen d'une procédure de lettre aux États de l'OACI, devrait consister à n'enregistrer aucune désapprobation et à se conformer aux modifications. Si la législation de l'Union devait s'écarter des SARP nouvellement adoptées après la date envisagée d'application de ces dernières, une différence avec ces SARP spécifiques devrait être notifiée à l'OACI. La position de l'Union à l'égard de cette différence devrait être fondée sur un document écrit soumis par la Commission au Conseil pour examen et approbation,

---

[4] Règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, JO L 295 du 12.11.2010, p. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

(1) La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 237e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure, consiste à soutenir l'amendement proposé à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de la convention de Chicago dans son intégralité.

(2) La position à prendre au nom de l'Union consiste, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles l'amendement proposé à l'annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* de la convention de Chicago visé au paragraphe 1, à n'enregistrer aucune désapprobation et à notifier son intention de se conformer à la mesure adoptée en réponse à la lettre aux États correspondante de l'OACI. Au cas où la législation de l'Union s'écarterait des normes internationales nouvellement adoptées après la date envisagée pour leur application, une différence avec ces normes internationales particulières sera notifiée à l'OACI, conformément à l'article 38 de la convention de Chicago.

Au cas où la législation de l'Union s'écarterait des normes figurant à l'annexe 13 de la convention de Chicago, la Commission soumet, en temps utile et au moins deux mois avant tout délai fixé par l'OACI pour la notification des différences, au Conseil, pour discussion et approbation, un document préparatoire exposant la position de l'Union sur les différences détaillées que les États membres doivent notifier à l'OACI au nom de l'Union.

Article 2

La position mentionnée à l'article 1er, paragraphe 1, est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OACI, agissant conjointement, dans l'intérêt de l'Union.

La position visée à l'article 1er, paragraphe 2, est exprimée par tous les États membres de l'Union, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président